



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

C/CAR/DCA/14— NE/28

27/04/15

Décimo Cuarta Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central (C/CAR/DCA/14)

Kingston, Jamaica, 11 al 13 de mayo 2015

**Cuestión 3 del
orden del día:**

Gestión de la seguridad operacional

**3.1 Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación –
Panamérica (RASG-PA)**

**Cuestión 4 del
orden del día:**

Asuntos de Navegación Aérea

4.1 Aspectos mundiales y regionales sobre navegación aérea

**4.1.2 Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM
(GREPECAS)**

**COORDINACIÓN ESTRATÉGICA Y PROACTIVA ENTRE GREPECAS Y RASG-PA PARA
LA IMPLEMENTACIÓN DE ASBU**

(Presentada por Estados Unidos)

RESUMEN EJECUTIVO

El Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS) y el RASG-PA se comprometieron a asegurar la coordinación eficiente entre los dos grupos, según sea necesario para evitar duplicar esfuerzos. El trabajo actual de coordinación incluye actividades relacionadas con el Uso consistente de la Fraseología ATC Normalizada en español e inglés en conformidad con el PANS-ATM de la OACI y el Programa de reducción de choques con aves.

Mientras que GREPECAS trabaja para implementar el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) con las Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) asociadas, y RASG-PA trabaja para implementar el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP), debe ser completado un análisis estratégico y proactivo de áreas adicionales de cooperación para asegurar que los ASBU esenciales y deseables sean implementados de la manera más eficiente y segura.

Acción:	La acción sugerida es presentada en la Sección 5.
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Desarrollo económico del transporte aéreo• Protección del medio ambiente
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) de la OACI (4ª Edición)• Sistema de Navegación Aérea Plan de implementación del sistema de navegación aérea basado en la performance para la Región SAM (SAM PBIM, Versión 1.3)

	<ul style="list-style-type: none"> • Plan regional NAM/CAR de implementación de navegación aérea basado en la performance (RPBANIP) • Informe de la Decimosexta Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/16), (Punta Cana, República Dominicana, 28 de marzo al 1 de abril de 2011) • Informe de la Segunda Reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP/2) (Lima, Perú, 16 - 18 julio 2013)
--	---

1. Introducción

1.1 En marzo de 2013, la OACI fue sede de la Reunión Mundial de Coordinación (GCM) de los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) en Montreal, Canadá. La reunión estuvo de acuerdo, entre otras cosas, en la necesidad de un mecanismo de coordinación entre el RASG y el PIRG en cada región, para asegurar consistencia de acción y evitar duplicaciones en la implementación del GANP y el GASP. En respuesta al GCM, GREPECAS enmendó sus términos de referencia para incluir coordinación de cuestiones de seguridad operacional con RASG-PA.

1.2 El trabajo actual de coordinación incluye el uso consistente de la fraseología normalizada en español e inglés en conformidad con los Procedimientos para los servicios de navegación aérea de la OACI - Gestión del tránsito aéreo (PANS-ATM) y el Programa de reducción de choques con aves. Se identificó que estos dos asuntos tienen implicaciones críticas en la seguridad operacional, que estaban relacionadas con el programa de navegación aérea. El trabajo de GREPECAS y RASG-PA en estos asuntos es digno de elogio por la mejora que han tenido en los asuntos regionales que necesitan ser atendidos.

1.3 Así como la Región Panamericana trabaja para implementar el GANP, ASBU y GASP, debe haber análisis estratégico y proactivo continuo del Plan regional NAM/CAR de implementación de navegación aérea basado en la performance (RPBANIP), el Plan SAM de implementación basado en la performance y el Plan estratégico RASG-PA, para evaluar áreas adicionales de coordinación con el fin de asegurar que los módulos ASBU esenciales y deseados sean implementados de la forma más segura y eficiente.

2. Discusión del marco

2.1 Bajo el marco de coordinación, GREPECAS y RASG-PA acordaron analizar sus actividades entre sí para evitar duplicar esfuerzos. Este acuerdo, aunque es un excelente inicio de coordinación, es principalmente táctico y reaccionario. Dada la importancia de la implementación apropiada del GANP, ASBU y GASP, GREPECAS y RASG-PA deben acordar coordinar más allá de forma estratégica y proactiva. La coordinación puede consistir en un análisis combinado del GANP, ASBU y GASP para no solo evitar duplicar, sino además determinar dónde cada fortaleza y recurso de los grupos apoya conjuntamente las actividades de implementación.

2.2 La Región Panamericana ha conducido al mundo en el desarrollo de métricas conjuntas para la modernización y la seguridad operacional de la navegación aérea para la implementación del GANP, ASBU y GASP. Las Declaraciones de Bogotá y de Puerto España establecieron exitosamente metas a corto y mediano plazo, que se dirigieran tanto a la modernización como a la seguridad operacional de la navegación aérea en relación con el GANP y el GASP.

2.3 Mientras las Declaraciones consolidan la modernización y la seguridad operacional de la navegación aérea en un solo documento, aun así están tratadas como dos entidades separadas. En muchas instancias, tópicos específicos necesitan ser tratados por separado en las PIRG o RASG. Sin embargo, en las métricas de algunos módulos ASBU hay áreas donde la colaboración entre GREPECAS y RASG-PA es prudente para la implementación segura y eficiente.

Esencial: Mejoras de Sistema anticolidión de a bordo (ACAS)
 Deseable: Optimización de Procedimiento de aproximación con guía vertical
 Mejora de Operaciones de aeropuerto a través de Toma de decisiones en colaboración (CDM) a nivel aeropuerto
 Información meteorológica en apoyo a la mejora de la eficiencia y seguridad operacionales
 Capacidad inicial para vigilancia en tierra
 Incremento en la efectividad de Redes de seguridad terrestres
 Mejora en la flexibilidad y eficiencia de los perfiles de descenso
 Mejora en la seguridad operacional y eficiencia a través de aplicación inicial de servicios de enlace de datos en ruta
 Mejora en la flexibilidad y eficiencia en perfiles de salida de operaciones de ascenso continuo

2.4 La coordinación del análisis combinado del GANP, ASBU y GASP y la determinación de dónde las fortalezas y recursos de cada grupo apoyan conjuntamente las actividades de implementación sirve como marco para promover el rol global de liderazgo de la Región Panamericana.

3. Necesidad de coordinación en pruebas y demostraciones ASBU

3.1 Mientras las regiones comienzan a implementar los módulos ASBU, se les alienta a desarrollar pruebas y demostraciones para validar la interoperabilidad de la implementación regional. Es a este respecto que la coordinación es más vital. Los módulos mencionados, aunque están enfocados principalmente en navegación aérea y bajo la competencia de GREPECAS, contiene áreas en las que el enfoque de RASG-PA impulsado por datos y orientado a resultados puede proporcionar mayor fidelidad a cualquier prueba y validación. Usando la vasta cantidad de datos y aptitud analítica de la seguridad operacional, RASG-PA podría proporcionar un modelado inicial que apoye la implementación de los módulos ASBU. También a este respecto, GREPECAS puede aprovechar la fuerte relación entre RASG-PA y la industria.

3.2 Las pruebas y demostraciones de casos analíticos de seguridad operacional apoyan aún más los beneficios de la implementación del ASBU por sobre los costos percibidos y reales. En los módulos específicos listados anteriormente, GREPECAS y RASG-PA pueden demostrar cómo la implementación ayudará a reducir las áreas de riesgo clave en la Región Panamericana: excursiones de pista, impacto contra el suelo sin pérdida de control, colisiones en el aire y pérdida de control en vuelo.

4. Conclusión

4.1 La estructura actual del GREPECAS y RASG-PA es suficiente para desarrollar métodos para coordinar y trabajar hacia un enfoque estratégico y proactivo para la implementación segura y eficiente de los ASBU. No hay necesidad de desarrollar nuevos grupos porque estos grupos regionales estaban destinados a cruzar los límites de la Oficina Regional de la OACI como un foro de cooperación y la integración de los esfuerzos mundiales, regionales, subregionales, nacionales de la industria para mejorar la seguridad de la aviación en todo el mundo. GREPECAS y RASG-PA deben continuar su papel de liderar y integrar la política de seguridad y de navegación aérea regional.

5. Acciones sugeridas

5.1 Se invita a la Reunión a:

- a) alentar a los Estados a participar activamente en el GREPECAS y RASG-PA para desarrollar soluciones Panamericanas en asuntos relacionados con la navegación aérea y la seguridad;
- b) trabajar con las Oficinas Regionales de la OACI para fortalecer la actual estructura de GREPECAS y RASG-PA con el fin de desarrollar un análisis estratégico y proactivo en áreas de mayor cooperación; y
- c) trabajar con GREPECAS y RASG-PA para asegurar el desarrollo y la colaboración transversal de ensayos y validaciones respecto a la implementación de ASBU regional y la resolución de las deficiencias de seguridad regional.